

Kokousmuistio



-Asia/projekti	TASE 2025: Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämissuunnitelman ja aiesopimusluonnoksen laatiminen
Aihe	Johtoryhmän kokous 7
Päivämäärä ja paikka	6.10.2009 klo 9.15 Tampere, Seututoimisto, Satakunnankatu 18 A
Kokous nro	7
Pöytäkirjan laatija	Juha Jokela
Osallistujat	Risto Laaksonen, Tampereen kaupunki (pj.) Pekka Harstila, Pirkanmaan liitto Seppo Heljo, Ylöjärven kaupunki Jukka Mäkelä, Kangasalan kunta Päivi Nurminen, kaupunkiseudun kuntayhtymä Erkki Paloniemi, Vesilahden kunta Anni Rimpiläinen, Liikenne- ja viestintäministeriö Antero Saksala, Pirkkalan kunta Juha Sammallahti, Hämeen tiepiiri Olli Viitasaari, Lempäälän kunta Hanna Kalenoja, TTY Markku Kivari, Strafica Oy Juha Jokela, Ramboll Finland Oy (siht.)
Poissa	Arja Aalto, Ratahallintokeskus Juha Kuusisto, Oriveden kaupunki Mauri Pukkila, Hämeen tiepiiri Markku Rahikkala, Nokian kaupunki
Kopio	Osallistujat Poissaolijat Suunnitteluryhmän jäsenet
Seuraava kokous	9.11.2009 klo 14.00 johtoryhmä 9.12.2009 klo 9.15 johtoryhmä 20.1.2010 klo 9.15 johtoryhmä

Ramboll

PL 718, Pakkahuoneenaukio 2
33101 Tampere

Puhelin: 020 755 6800
Ohivalinta: +358 20 755 6816
Fax: 020 755 6801
juha.jokea@ramboll.fi
www.ramboll.fi

Pvm 6.10.2009
Viite 82118344

Liite 1. Kokouksessa esitellyt kalvot

1. Kokouksen avaus ja asialistan hyväksyminen

Laaksonen avasi kokouksen 9.20. Laaksonen toimii puheenjohtajana ja Jokela sihteerinä.

2. Edellisen kokouksen muistion hyväksyminen

Edellisen kokouksen muistio hyväksyttiin.

3. Tilannekatsaus

Kivari esitteli TASE- ja rakennemallityön tilanteen ja aikataulun, mm:

- Rakennemallityön tarkoituksena oli saada tavoitemalli valmiiksi elokuun loppuun mennessä, mutta aikataulu on venynyt muutosten johdosta. TASE-työn päivitetystä aikataulusta toukokuussa varattiin 3 kk liikennejärjestelmäsuunnittelulle, TASE-työn kannalta ajan kiinni kurominen erittäin haasteellista.
- Liikenteelliset tarkastelut on TASE:ssä päivitetty elokuusta lähtien kolmeen kertaan rakennemalliehdotusten päivitysten yhteydessä.
- Sovittiin, että pyritään pitämään tässä vaiheessa aiemmin sovitusta aikataulusta kiinni (aiesopimusluonnos v2009 loppuun mennessä), mutta tiedostetaan työn loppuunsaattamisen vaativan jatkamista v. 2010 puolelle.
- Kunnilta on sovittu kommenteja tavoitemallin maankäyttölukuihin iltapäivään 6.10 mennessä
- 27.10 on sovittu kuntajohtajien ja kaavoituspäälliköiden tapaaminen, jossa todennäköisesti päätetään lopulliset maankäyttöluvut.
- Infrainvestointien kustannukset on alustavasti laskettu joukkoliikenteen sekä suurimpien tieinvestointien osalta

Lisäksi keskusteltiin mm. seuraavista asioista:

- Mäkelä totesi, että rakennemalli eroaa oleellisesti siitä mitä on esitetty seutuhallitukselle. Saarenmaan esittämistapa ei ole hyväksyttävä.

4. Rakennemallityön liikenteelliset vaikutukset

Kalenoja esitteli uusimman rakennemallin keskeiset tulokset, mm:

- Raideliikenneverkosta on tehty Saarenmaan kytkennän osalta kaksi vaihtoehtoa (A ja B), joista ve B toimii paremmin. Joukkoliikenneverkko on kokonaisuutena vielä liian tiheä (ei kustannustehokas) ja sitä karsitaan lopulliseen tavoitemalliin.
- Henkilöauton kulkumuoto-osuus on kasvanut rakennemalliehdotusten edistytessä viimeisen kuukauden aikana ja raideliikenteeseen tukeutuvien joukkoliikennekäytävien toteuttamisedellytykset ovat heikkenemässä. Tarvitaan enemmän infraa, mutta silti liikenteelliset tulokset heikkenevät aiemmista rakennemalliehdotuksista.

- Tieverkon kapasiteettitarkastelu tehdään, kun maankäyttö on asettunut paikoilleen
- Infrastruktuurin investointikustannukset ovat noin yhden miljardin euron kertaluokkaa, mikä ei sisällä mm. oikorataa, lisäkiskoja lähijunaliikenteelle eikä pienempiä tie- ja katuinvestointeja (ainoastaan vt9, vt12 ja Tampellan tunneli)
 - Kivari totesi, että investointitarpeet ovat epärealistisen suuret, mistä johtuen seuraavaksi etsitään kustannustehokkaat joukkoliikenneinvestoinnit.

Lisäksi keskusteltiin mm. seuraavista asioista:

- Harstila totesi, että nyt esitetyt joukkoliikennekäytävät eivät korreloi maakuntakaavan kaupan verkon kanssa (mm. Kolmenkulma)
 - Konsultti totesi, että lähes kaikki maakuntakaavan kaupan kohteet kytkeytyvät joukkoliikenteen laatukäytäviin.
- Harstila totesi, että kaupunkiseudun tiivistämistavoite on liian optimistinen.
 - Todettiin, että tästä johtuen rakennemallia on osittain löysennetty viimeisen kuukauden aikana.
- Harstila kysyi pitäisikö MALi-sopimuksen laadinnassa soveltaa SOVA-lakia.
 - Todettiin, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaan eikä myöskään rakennemallityöhön ei ole tarvetta soveltaa SOVA-menettelyä.
- Todettiin, että rakennemallin aiesopimuksella ollaan sopimassa mm. maapoliittisista periaatteista, millä on seututasolla suuri merkitys. Todettiin, että tavoitemallin kehittämisalueilla ja maapoliittisilla periaatteilla on vaikutuksia mm. maan arvon kehittymiseen ja niiltä osin on tarkkaan harkittava esittämistapa. Todettiin lisäksi, että suunnitelmien läpinäkyvyys on edellytys mm. hankkeiden edistämiseksi valtion taholta (mm. lisäraiteet).
- Rimpiläinen totesi, että esitetty päätöksenteon prosessin aikataulu on erittäin haastava
- Harstila esitti, että pyrittäisiin paremmin hyödyntämään nykyistä infraa erityisesti lähijunaliikenteen osalta.
 - Todettiin, että rakennemallien vertailussa oli yhtenä vaihtoehtona lähijunaliikenteeseen perustuva maankäyttömalli. Ongelmana oli kuitenkin riittävän maankäytön tuominen radan varteen.
 - Todettiin, että liikennemalliajajojen avulla on etsitty alueiden joukkoliikenteen palvelutasotavoitetta eikä varsinaista kulkuvälinettä. Jos maankäyttö raidekäytävissä kehittyy riittävän vahvaksi pyritään luomaan edellytyksiä lähiliikenteen käytölle.
- Saksala totesi, että mikäli asukastavoite (+90 000 asukasta v2030 mennessä) ei täytykään varaudutaanko liian suureen infra verkkoon.
- Todettiin, että maakuntakaavan vaihekaavan, rakennemallin ja liikennejärjestelmän on korreloitava keskenään.
 - Harstila totesi, että hankkeiden toteutusajankohta on koordinoitava (mm. mahdollinen oikoradan toteuttamisen aiheuttama kapasiteetin vapautuma lähijunaliikenteelle).

- Rimpiläinen totesi, että oikorata ei toteudu tämän hetken tiedon mukaan nyt esitetyllä aikavälillä (v2030 mennessä).

5. Kehittämishjelman ja aiesopimuksen laatimisen vaiheet

Kivari esitteli työn jatkovaiheet. Keskusteltiin mm. seuraavista asioista:

- maankäytön asettuessa paikoilleen laaditaan kustannustehokasta infrainvestoinneista esitys seuraavaan johtoryhmän kokoukseen mennessä
- keskusteltiin, mitä politiikkatoimenpiteitä otetaan mukaan tarkasteluun. Sovittiin seuraavista tarkasteluista:
 - joukkoliikenteen hinnoittelun osalta laaditaan tarkastelu
 - keskusteltiin tietullien tarkastelusta. Todettiin, että mm. suu- resta infran rahoitustarpeesta johtuen tietullien tarkastelu olisi tarpeellinen. Todettiin, että aihe on arka keskustelulle.
 - Laaksonen totesi, että kadunvarsipysäköintiä ollaan siirtämässä Tampereella maan alle, mistä johtuen pysäköintiin sisältyy automaattisesti hinnoittelua.
- resurssianalyysin osalta selvitetään pelkkien investointimahdollisuuksien lisäksi henkilöstön laajuus, jonka avulla asioita vietään eteenpäin. Resurssianalyysi tehdään kyselyin ja haastatteluin seuraavan kuukauden aikana.
- Kivari esitti, että aiesopimus laaditaan vuosille 2010-2015 ja kehittämissuunnitelma vuoteen 2030 asti.
- MALi:ssa esitetään kuntien ja valtion panokset tietyllä aikavälillä.

6. Lopputyön ohjelma ja aikataulu

Sovittiin, että aiesopimuksesta tehdään erillinen paperi, mutta muuten TASE-työn tulokset sisällytetään rakennemallityön raporttiin.

7. Seuraava kokous ja kokouksen päättäminen

Seuraavat kokoukset (9.11, 9.12) on sovittu aiemmin. Sovittiin, että seuraava kokous (9.11) siirretään alkamaan kello 14.

Sovittiin lisäksi kokous 20.1.2010 alkaen klo 9.15.

Laaksonen päätti kokouksen klo 11.20.